

# Reunificarea României.

## Elemente de infrastructură geopolitică

**Radu Baltasiu\***

Universitatea din București

**Abstract:** How should we take into account the issue of the reintegration of Bessarabia, the geopolitical and geo-economic opportunities of the Trimarium and the Black Sea Belt? On the one hand, idealized, as part of the national ideal, and pragmatic, from the perspective of development opportunities to strengthen relations with close and distant neighbours, perhaps even to strengthen the national and regional security. But, more than anything, let us think of strengthening relations with the Romanians around the borders, which must be part of the geopolitical function of the Romanian state in Europe. However, in order to make such a thing happen, the ethnopolitical component must be reintroduced into the administrative reflex and in the social circuit. In this logic, the reunification with Bessarabia, can be seen as a natural endeavour to exercise its Ponto-Baltic function, in relation to which Trimarium, for example, becomes an opportunity. Starting from the thesis of Simion Mehedinți's ponto-baltic isthmus, and from Golopenția's theory of the function of the infrastructure, we will address some elements that we consider important in the reunification process. We will also use recent research on reunification costs. This sketch is a starting point and not a wider approach to the issue.

**Keywords:** *unification; Ponto-Baltic Isthmus; Trimarium; Moldova Highway.*

**Cuvinte-cheie:** *unificare; Istmul Ponto-Baltic; Trimarium; Autostrada Moldova.*

### Introducere

Cum trebuie să ne raportăm la problema Reintegrării Basarabiei, la oportunitățile geopolitice și geoeconomice Trimarium și Centura Mării Negre? Pe de o parte, idealizat, ca parte a idealului național, și pragmatic, din perspectiva unor oportunități de dezvoltare, de întărire a relațiilor cu vecinii apropiați și îndepărtați, poate chiar de întărire a securității. Dar, mai mult decât orice, să ne gândim la întărirea relațiilor cu românii din jurul frontierelor, care trebuie să fie parte a funcției geopolitice a statului român în Europa. Dar pentru aceasta trebuie reintrodusă în reflexul administrativ și în circuitul social componenta etnopolitică. Reunificarea cu Basarabia apare, în acest fel, ca un demers firesc, de exercitare de către România a funcției sale

ponto-baltice, în raport cu care Trimarium, de pildă, este o oportunitate. Pornind de la teza istmului ponto-baltic a lui Simion Mehedinți și de la teoria lui Golopenția privind funcția infrastructurii în stat, vom aborda câteva elemente pe care le considerăm importante în procesul reunificării. De asemenea, vom utiliza cercetări recente privind costurile reunificării. Schița de față este un punct de plecare și nu o abordare lărgită asupra chestiunii.

Practic, am operaționalizat componenta națională a unei posibile geopolitici a României pe câteva elemente de infrastructură. În cazul de față, componenta națională am restrâns-o la chestiunea posibilei reunificări cu Basarabia, iar elementele de infrastructură ale acesteia luate în considerare sunt Trimarium, Autostrada Moldova, la care am atașat și trimiteri despre media, infrastructura energetică și demografie. În orice caz, orice

---

\* Universitatea din București, Facultatea de Sociologie și Asistență Socială, Str. Schitu Măgureanu 9, sector 5, București. E-mail: radu.baltasiu@gmail.com.

discuție despre componenta etno-națională a unei geopolitici presupune revalorizarea geografiei, introducerea ei în circuitul semnificativ politic, ceea ce în limbaj popular ar însemna „aducerea cu picioarele pe pământ”. Central aici, indiferent de opțiunea teoretică, sunt istmul ponto-baltic, dimpreună cu componentele sale din România: Carpații, Dunărea și Marea. Perspectiva națională asupra spațiului este chiar condiția acțiunii geopolitice, la rândul ei, parte a noțiunii de suveranitate, la rândul ei parte a noțiunii de interes public, adică de utilitate însăși a leadership-ului. Geopolitica, cu alte cuvinte, este componenta practică a amplasării în lume a statului. Iată, deci, acest material este și o pledoarie pentru recăștigarea acestei științe, prematur exmatriculată din spațiul nostru academic, și costisitor aproape absentă din cel al politicii noastre externe.

Nu am putut să nu constatăm apropierea dintre conceptul românesc al lui Simion Mehedinți, al istmului ponto-baltic, care ne oferă un început solid al oricărei discuții despre funcția României în acest colț de Europă, și acțiunea poloneză în această zonă, din cadrul inițiativei Trimarium.

Începem, așadar, discuția despre Reunificarea României din perspectiva unor elemente de infrastructură geopolitică prin readucerea în discuție a cadrului teoretic legat de infrastructură și geografie – funcția lor geopolitică, la Anton Golopenția și Simion Mehedinți. Odată ilustrate premisele, am purces la un nivel de analiză mai aplicat, contemporan, acela al inițiativei Trimarium, pe care am conexas-o cu Autostrada Unirii, sau Moldova, A8 – care nu doar poate reconecta Moldova la România, dar și R. Moldova la România și, odată cu acestea, poate mai bine amplasa România pe culoarul ei natural geopolitic, acela al istmului ponto-baltic, fructificând inițiativa poloneză. Reîntregirea României, privind în ansamblul axelor geopolitice, apare, astfel, ca rezultatul așezării firești a relațiilor din zonă, a funcției și rolului statului român în Europa de Sud-Est. Iar neunificarea, dimpotrivă, este consecința deficiențelor infrastructurii

de importanță geopolitică, dintre care cele mai importante sunt: nevalorificarea istmului ponto-baltic, întârzierea Autostrăzii Moldova, a ignorării demografiei unificării – a masei de cetățeni favorabili reunificării. Nu în ultimul rând, reunificarea cu Basarabia mai are un corolar, acela al asumării de către statul român al haloului său de comunități istorice românești care înconjoară țara.

## O prezentare succintă

Unirea cu Basarabia este un imperativ natural al coincidenței dintre structura etnică și frontiera administrativă a țării și parte a complexului geopolitic numit de Mehedinți „istmul ponto-baltic”.

Remarcăm suprapunerile dintre perspectiva lui Mehedinți și Trimarium. Axele de integrare regională precum Istmul ponto-baltic/Intermarium/Trimarium includ, favorizează sau presupun logica integrării R. Moldova în statul român.

Oportunitățile de fructificare ale axelor regionale precum Trimarium sau Centura Mării Negre trebuie privite ca extensii, zone de creștere tampon ale Uniunii Europene, nu structuri competitive cu acestea.

Pentru ca acest context favorizant să funcționeze este nevoie ca fondul comunional dintre cele două maluri ale Prutului să fie pus *în lucrare comună*.

Unificarea presupune *convergența densităților dinamice* din cele două state și societăți. Densitatea dinamică se referă la calitatea și intensitatea interacțiunilor. Interacțiunea dintr-o societate înseamnă muncă și comunicații care să faciliteze întâlnirea dintre munci (diviziunea muncii). În raport cu convergența densităților dinamice, rezultă următoarele imperative:

- **Unificarea pieței forței de muncă:** basarabenii să nu mai fie considerați cetățeni străini și să aibă aceleași drepturi și obligații pe teritoriul României ca și cetățenii români. Libera circulație a forței de muncă între cele două țări. Unificarea pieței forței

de muncă este parte a celuilalt imperativ: spațiul economic comun: circulația mărfurilor, a monedei, comunicații și infrastructură.

- **Al doilea imperativ** al unificării prin integrare într-un spațiu economic comun. Acest lucru se realizează prin:
  - Transformarea Prutului în axă de comunicație Nord-Sud, care să deservească interesele economice prin transporturi, Prutul trebuind să *redevină navigabil*, nu doar pe relația cu Dunărea, ci și cu Ucraina, până la Marea Baltică, prin Polonia.
  - Conectarea hub-ului comercial din Sudul Moldovei de la Giurgiulești cu Constanța, prin *autostrada Mării Negre*, porțiunea Odesa–Constanța–Varna, cele mai importante porturi ale Mării Negre.

Pe cea de-a doua axă regională internațională, Est–Vest: legarea Chișinăului de restul României și de Vestul Europei prin *Autos-trada 8*, a Moldova, sau a „Reîntregirii”.

Înainte însă de punerea în lucrare a fondului comunional, Basarabia trebuie integrată în circuitul de securitate al spațiului românesc, mai exact în strategia națională de securitate națională. Aliații noștri ar fi încântați să aștepte, în sfârșit, că avem niște priorități palpabile, prin care să operaționalizăm „integrarea euroatlantică”. Așa de pildă, în „Strategia națională de securitate 2015–2019” despre **R. Moldova** se discută dintr-o singură perspectivă, ca și când spațiul basarabean nu ar avea nicio legătură istorică și de sânge cu România: „susținerea parcursului european al Republicii Moldova” (*op.cit.*, Strategia națională de securitate 2015–2019, 10).

După aceea urmează celelalte:

unificarea conștiințelor;

a spațiului media și a poștei (da, poșta e o problemă de conectare a conștiințelor, pentru că corespondența nu poate avea loc între oameni care nu se recunosc);

unificarea infrastructurii critice – telecom, energetice, petrol și gaze, apă, și a tarifelor.

## **Premise. Necesitatea unei doctrine românești. Interconectare și etnopolitică**

Discuțiile privind reintegrarea Basarabiei în statul român și modul cum România trebuie să primească inițiativele Uniunii Europene de organizare a acestei regiuni (de pildă culoarele de transport), inițiativele altor state din regiune, Polonia cu Inițiativa Celor Trei Mări, Rusia cu Centura Mării Negre, trebuie așezate pe un fundament geopolitic de vedere coerent, punctul de vedere românesc asupra locului și rolului României. Deci, orice discuție despre *cum* vom răspunde acestor chemări și inițiative trebuie să pornească de la formularea unui punct de vedere românesc asupra regiunii. Uniunea Europeană nu are de unde să știe mai bine decât noi interesele noastre de comunicație din Moldova după cum unirea R. Moldovei nu ne va fi cerută de vreo putere regională.

Orice punct de vedere care își propune să coreleze geografia pe care este așezat un stat cu interesul de stat presupune trecerea prin factorul etnic, care este tocmai elementul de legătură dintre geografie și interesul de stat. Cu alte cuvinte, un stat nu poate face politică externă, și cu atât mai puțin geopolitică, fără să operaționalizeze componenta *etnopolitică*, cea care îi asigură conținut și legitimitate intereselor sale de stat, care trimite la comunitatea care îl plătește și care se așteaptă să fie reprezentată.

România, spre deosebire de alte state, este înconjurată de o platformă demografică etnică românească. În momentul în care înțelegem că este datorie de stat ca politicile să se facă prin raportare la factorul etnic, acesta va trebui introdus și în politicile noastre regionale. Până acum, factorul etnic a fost instituționalizat mai degrabă ca factor de frânare a politicilor noastre externe. Sub falsul comandament „să nu deranjăm/supărăm vecinii”, prin recunoașterea de către România a faptului că face politică pentru români, nu doar pentru scopuri abstracte, statul român a sacrificat interese economice strategice și

și-a slăbit poziția inclusiv din perspectiva multiculturalistă (nu poți fi multicultural ignorându-ți propria comunitate). În plus, cum toate statele vecine au prezentă componenta etnopolitică în raportarea lor la România, locul lăsat liber de țara noastră în raportarea la ele a fost ocupat, evident, de politicile acestor state. Resuscitarea dimensiunii etnopolitice în acțiunea externă de stat are trei implicații, care privesc:

1. apărarea, promovarea identității etnoculturale a comunităților în statele lor de reședință;
2. promovarea comunităților istorice și a diasporei ca platformă-punte între România și statele vecine, în toate politicile noastre transfrontaliere;
3. dezvoltarea unui program de reunificare cu R. Moldova, afirmat și asumat public. În cazul R. Moldova, avem situația unui stat în care se vorbește limba română, în care populația majoritară este de etnie română și, în care principala problemă este una de reprezentare colectivă asupra identității, în special în media și politică.

Orice discuție despre interconectări energetice, fluviale etc., pentru a servi cu eficiență interesul românesc, trebuie să aibă limpede care este acest interes românesc. Comunitățile românești, atât societatea românească din interiorul frontierelor, cât și cele din afară, sunt cele care definesc acest *interes*, în raport cu care statul are funcția de a-l face cunoscut și implementa: este ceea ce înțelegem prin dimensiunea etnopolitică a politicii noastre externe.

### **Simion Mehedinți – României și Istmul-Ponto-Baltic**

România are un punct de vedere consacrat deja privind amplasarea sa în lume. A fost pus la punct de Simion Mehedinți la începutul secolului XX, și se referă la localizarea României ca margine a Europei pe axa Baltica-Marea Neagră (Conea, 1939). Mehedinți, părintele geografiei românești și

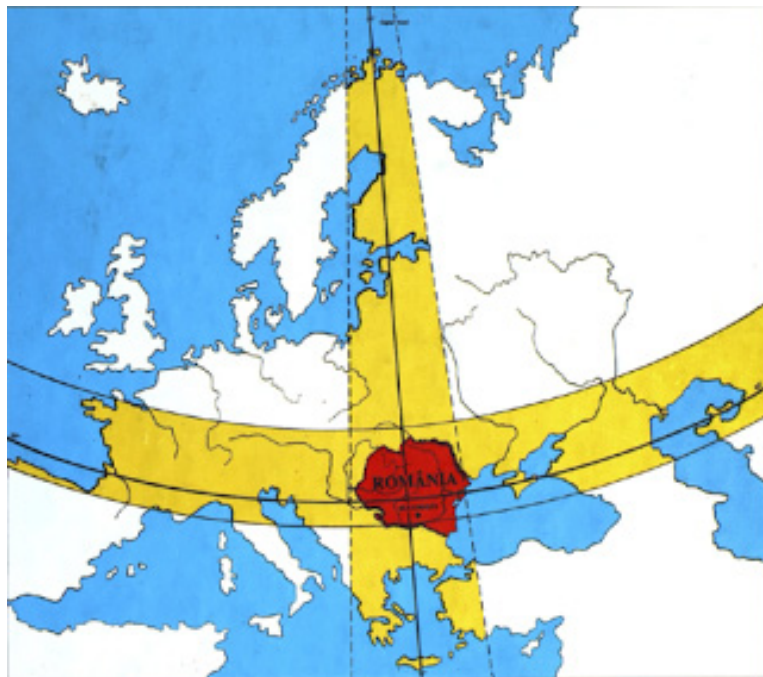
precursor al geopoliticii din țara noastră, arăta că:

„Însă, de data aceasta, importanța geopolitică a noului hotar s-a făcut vădită mai mult ca oricând înainte. În timp ce, la încheierea războiului mondial Statele Europei se organizau, pe temei geografic, etnografic și istoric, în spiritul unei justiții internaționale, – Republica, sub titulatura de «Sowjet», se situa într-o poziție de vădit conflict cu tot restul lumii: Cel mai mare stat continental păși la luptă, călcă în picioare dreptul internațional și declară războiu tuturor acelor care nu se voiau comuniști.... Zona istmului ponto-baltic este, pentru lumea statelor din Apus, de o mare importanță. Din p. de v. geologic, morfologic, climatic, hidrografic, biogeografic, etnografic, antropogeografic, geopolitic, țările baltice cu Polonia și România laolaltă constituiesc hotarul Europei în fața «Marei-Siberii». Mai ales României, cu originea, limba și cultura lor, care înspre Mediterana își au obârșia, mai ales ei – apar ca un popor de margine prin excelență, așa cum și Carpații sunt un bastion al Europei” (Conea, 1939).

Teza istmului ponto-baltic vine să clarifice ceea ce înțelegem prin „Europa” și să separe apele. Este vorba de două geografii, două ecosisteme, două tipuri de practică internațională. Practic, teza Eurasiei, a unității naturale dintre Asia și Europa, teza favorită a geopoliticii rusești, este, iată, clarificată chiar în premisele sale de către gândirea românească geopolitică interbelică. Și nu doar aceasta. Teza germană a scurtcircuitării Uniunii Europene *pornind de la complementaritatea economiei germane cu cea rusă* este și ea pusă sub semnul întrebării. Pentru că este cunoscut faptul că spațiul este factor creator de civilizație, iar conviețuirea presupune mult mai mult decât interese, presupune compatibilități. Or, arată Simion Mehedinți, istmul ponto-baltic „desparte două lumi”. Fiecare cu ale sale, spune Simion Mehedinți, noi cu ale noastre, până la istmul ponto-baltic. Mai departe, este *alteva*. Globalizarea uniformizează nevoile de consum, practicile industriale și comerciale până la un punct, dincolo de

care apar deosebirile culturale care ne fac să fim ceea ce suntem fiecare, ca popoare. Popoarele europene, arată Mehedinți, au la mar-

gine ... poporul român, și, mai la nord, pe polonezi și pe baltici, dincolo este altceva, care trebuie abordat altfel.



**Figura 1:** Axele de interes pentru România, după Romulus Seișanu, 1936 (coperta)

Un alt corolar al tezei mehedințene al istmului ponto-baltic privește direcțiile de înaintare și de acțiune ale României.

Chiar dacă suntem popor de margine, România se află așezată pe mai multe axe, pe care suntem datori să le fructificăm. În momentul de față, una dintre cele mai importante este Reîntregirea. Aceste axe nu sunt simple culoare care se cer a fi fructificate, ci *funcții pe care statul român este dator să le exercite*. Contextul pieței unice europene, și acum, al inițiativei croato-poloneze, fiind cadre favorabile în care România trebuie să se manifeste, să răspundă, să aibă un punct de vedere. Dacă partenerii noștri își pot vectoriza interesele de securitate operaționalizându-le prin interconectare în transporturi, comunicații digitale, energie, așa cum am arătat, noi mai avem un factor de care trebuie să ținem cont, ca o datorie: comunitățile românești. Nu putem vorbi de Trimarium fără a ține cont de faptul că

avem comunități românești la nord, până în Polonia și la Sud, până la Adriatica, care leagă direct tocmai cele trei mări. Desigur, avem nevoie de o politică externă suficient de imaginativă pentru a pune în valoare acest atu:

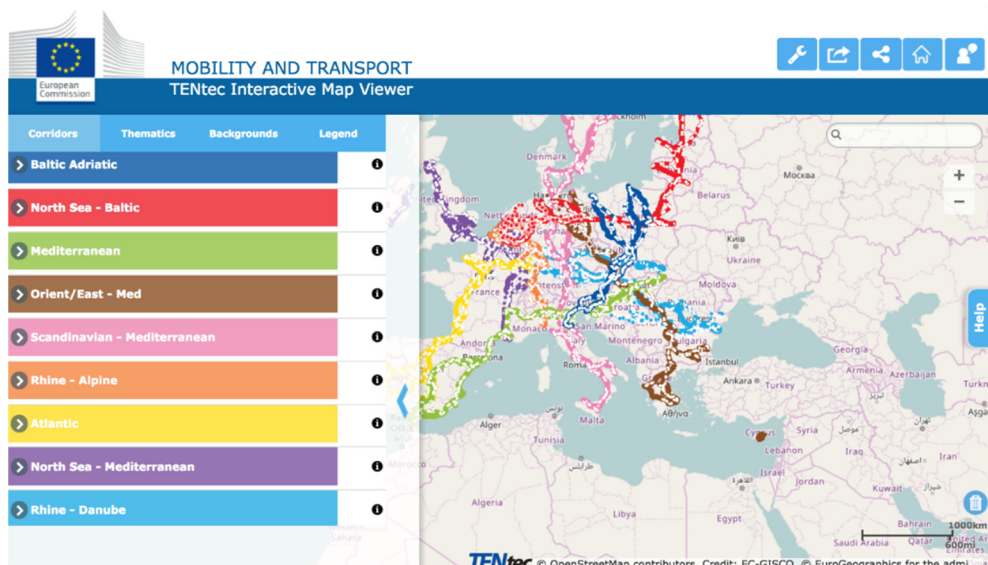
„Prezența etnicilor români în profunzimea spațiilor balcanice conferă Statului român funcții balcanice, în convergență cu celelalte state balcanice și central europene, după cum prezența lor ca popor la Dunărea de jos și deopotrivă la Dunărea de mijloc conferă aceluiași Stat funcții central-europene, în vreme ce prezența lor ca popor unitar, în ciuda bistatalității actuale, în vecinătatea apropiată a Răsăritului ucraino-rus conferă aceluiași Stat funcții ponto-baltice. În fine, prezența românilor în profunzimea spațiului ponto-caspic conferă, aceluiași Stat funcții într-un spațiu care include zona pontică și, într-o măsură, zona caucaziano-caspică” (Bădescu, 2006, 1).

## Infrastructura

**În momentul de față nu există un culoar european major care să prevadă construcția unei conexiuni speciale cu R. Moldova. Aceasta trebuie să vină din inițiativa României. Însă, în momentul de față, există**

cel puțin trei proiecte regionale mari care au sau pot avea tangență cu reintegrarea R. Moldova:

1. Trimarium cu ramificațiile sale feroviare și fluviale, vezi mai jos.
2. Centura Mării Negre.
3. Autostrada 8 (a „Unirii”, sau „Moldova”).



**Figura 2:** Situația coridoarelor europene de transport. Comisia Europeană (2018)

<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

### Golopenția – rolul infrastructurii – unificarea în rețea (tip mangrove)

Infrastructura are o dublă funcție, de circulație a mărfurilor, dar și de unificare a spațiilor. Pentru că, așa cum am văzut, este parte a densității dinamice (Durkheim), a intensității contactelor dintre indivizi, mai exact între munci. Trimarium, de pildă, pentru a avea eficacitate, trebuie să integreze muncile din țările prin care trece și să dezvolte noi oportunități în acest sens. Tocmai de aceea am arătat că proiectele acestea externe trebuie *interiorizate*, puse în legătură cu circuitul economic și ideatic intern. Am arătat că acest

lucru se poate întâmpla prin conceptul istmului ponto-baltic. În acest fel, infrastructura va contribui la dinamizarea economiei și la unificarea sufletească a societății. Este teza principală pe care o face Golopenția în perioada interbelică, pe acest subiect. El arată răspicat că, fără dezvoltarea unor astfel de proiecte, „România riscă să-și vadă definitiv paralizată jumătatea răsăriteană”.

„Faptul că România riscă să-și vadă definitiv paralizată jumătatea răsăriteană, dacă guvernul țării nu va concepe și înfăptui un plan de dinamizare economică și implicat spirituală a României de răsărit prin construcții de căi de comunicație, fixarea obligatorie a anumitor industrii, ce beneficiază de protecția statului și nu trebuie să se găsească neapărat la București, Galați sau

Brașov, în centrele moldovene, impune astfel de cercetări [«amănunțite [care] ar putea evidenția pricinile declinului...»].

E nevoie de o acțiune intensă pentru ca Moldova și Basarabia să fie legate prin coaste solide și artere elastice de coloana vertebrală și de inima de la București a României” (Golopenția, 2002, 436).

Din această perspectivă, reunificarea cu Basarabia este parte a procesului de reintegrare prin căi de comunicație a R. Moldova cu România, dar și a Moldovei cu restul țării.

### Trimarium ramificat

Trimarium este o Inițiativă a Poloniei și Croației, la care s-au raliat încă 10 state, în 2016 (Austria, Bulgaria, statele baltice, Cehia, Slovacia și Slovenia). Deși nu toată lumea recunoaște explicit, funcția Inițiativei este aceea de asigurare a securității limesului ponto-baltic prin, desigur, *interconectare* economică. Inițiativa aceasta, mai mult decât altele, scoate în evidență *componenta națională a securității colective* și trebuie citită, deci, în această cheie: ea nu este un concept abstract, este concepută *între țări* prin *raportare* la un pericol limpede, este vorba despre securitatea pe care politicile naționale ale unor state din centrul U.E. nu o pot asigura statelor de la marginea U.E. Avem în vedere geopolitica germană a resurselor vitale care își dă mâna cu interesele rusești în Europa (Karasz, 2018)<sup>1</sup>, aspect care nu coincide cu sentimentul integrității teritoriale pentru statele baltice, Polonia și România. În consecință, dacă Inițiativa Trimarium este o inițiativă pentru circumscrierea acestui pericol, înseamnă că răspunsul trebuie să vectorizeze interesul național. Ce interese naționale are România? Cum trebuie să își dea mâna inte-

resul național al României cu cel al polonezilor? Interconectându-ne, desigur, asigurând căi eficiente de comunicație între statele noastre, *dar mai ales între comunitățile noastre*. România are o punte importantă demografică spre Polonia în Bucovina de Nord, care trebuie inclusă ca și componentă a relaționării *cu* Ucraina, pe care noi, probabil, ar trebui să o invităm în Trimarium. În felul acesta, calea ferată către Gdansk<sup>2</sup>, pe care o propune în prezent România (Mediafax, 2018), ar trebui să aibă cel puțin o ramificație către Cernăuți-Lvov, direct către Gdansk. Totodată, din ramificația de mare viteză Suceava-Lvov prin Cernăuți este necesară gândirea ramificației Iași-Chișinău, complementară autostrăzii 8. Fără această ramificație, relația Nord-Sud va fi mediată de către Ungaria, în condițiile în care România oricum are comunicații foarte bune cu această țară și aproape inexistente cu Ucraina.

#### Aici sunt două idei:

1. axa București-Gdansk să coaguleze demografia românească extrateritorială, comunitatea românească autohtonă fiind, astfel, implicată în rolul său de apropiere dintre state (România-Ucraina), prin proiecte de infrastructură care să fie realmente Nord-Sud:
  - a. calea ferată București-Cernăuți-Lvov-Gdansk;
  - b. ruta navigabilă Vistula-San-Prut.
2. axele să fie gândite cu ramificații, în cazul de față cea mai importantă fiind Chișinăul. Ramificațiile sunt extensii naturale ale principalelor direcții de interconectare. În cazul de față, dacă Cernăuții se află chiar pe axa București-Gdansk, ramificația naturală a acesteia este Chișinăul, care se află, la rândul lui, pe culoarul dintre Prut și Nistru, care se varsă în Mare prin Giurgiulești-Galați-Sulina/Constanța.



**Figura 3:** Culoarul de comunicație Vistula-San-Prut, un proiect al României vechi de peste 100 de ani, se află chiar pe axa Marea Neagră-Baltica (Amălinei, 2017)

Astfel, un alt etaj al componentei românești al Trimarium ar trebui să aibă în vedere cealaltă platformă demografică românească majoră: R. Moldova, care poate fi susținută pentru integrare în Inițiativă (Trimarium) de România, ca mijloc de unificare a celor două spații. Prutul trebuie transformat din frontieră în cale de comunicație, pus în lucru ca parte a intereselor românești în cadrul direcției de comunicație Nord-Sud până la Baltica. Istoric, de altfel, Prutul și Nistrul au fost culoare majore de conectare ale Mării Negre la Baltica, circulația mărfurilor fiind atât de intensă, încât, ne arăta Brătianu în „Marea Neagră”, acesta poate fi asociat cu cristalizarea statelor feudale românești. După cum am văzut, la începutul secolului XX, românii se gândeau să resuscite acest coridor prin interconectarea Vistula-San-Nistru/Prut. Dar Prutul nu va deveni axă de comunicație dacă nu va fi asociat coridorului Rin-Dunăre și nu va fi traversat cât mai rapid de Autostrada Moldova, spre Chișinău:

„Chiar dacă ideea folosirii Prutului drept cale navigabilă pare astăzi drept una «exotică», trebuie știut că, în fapt, realitatea istorică este cu totul alta. Timp de secole,

Prutul a fost una dintre principalele legături comerciale ale Moldovei cu regiunile riverane Dunării și Mării Negre. Mai mult, de aceste legături erau interesate și alte state, iar în 1914 au fost realizate lucrări ample de amenajare a Prutului navigabil. Așa se face că, mergând pe această linie a dezvoltării, Fundația Carol I a prezentat în premieră, în 1920, cu sprijinul Academiei Române, soluția dezvoltării navigabile a Prutului și a integrării sale într-un proiect regional de anvergură, prin realizarea interconectării și amenajării navigabile pe axa Vistula-San-Nistru-Prut...

În fapt, o cale navigabilă între Galați și Gdansk, în care ar fi implicate România, R. Moldova, Ucraina și Polonia, poate lega Marea Baltică de Marea Neagră și, mai departe, de Marea Mediterană și a devenit o necesitate socio-economică, ce ar putea reduce considerabil costurile transporturilor de mărfuri în Europa și ar contribui la relansarea porturilor din zonă. Proiectul ar implica o soluție de amenajare a râurilor interioare Vistula-San-Nistru-Prut, pe o lungime de aproximativ 1.900 km, cu un canal artificial de legătură între Nistru și Prut, pe

o lungime de 72 Km. În această rețea comercială, Galațiul ar deveni un nod de transport atât pe axa Est-Vest, cât și pe axa Nord-Sud, cu toate beneficiile ce decurg de aici. Că un astfel de proiect este posibil o demonstrează, de exemplu, amenajările navigabile Ron-Rin-Elba. Un factor favorizant este și demararea proiectului de modernizare a terminalului multimodal din Portul Galați” (Amălinei, 2017).

### **A8 – Autostrada Moldova**

- Începută, ca studiu, de CNADR, în 2007, acceptată spre finanțare de UE în 2012, pe ruta Timișoara-Sebeș-Turda-Tg. Mureș-Ungheni.

- Lungime: 320 km.
- Traseu: Ungheni-Iași-Tg. Neamț-Tg. Mureș.
- Denumiri: „Autostrada Marii Uniri”(Autostrada pentru Moldova, 2018), „Autostrada Moldova”, „Montana”, „Unirii”, „Autostrada 8”.
- Coridorul European: ? – harta coridoarelor europene din 2018 nu are nicio referire la un culoar care să includă Moldova (vezi European Commission, 2018).
- Stadiu: blocată, proiectul este sub anchetă DNA.
- Costuri: 4 sau 9 miliarde de euro (Deșteptarea, 2018)<sup>3</sup>



**Figura 4:** Autostrada 8: Târgu Mureș-Iași-Ungheni (Peundemerg.ro, 2011)

„Pentru cei 310 km ai autostrăzii noastre (Ungheni – Iași – Tg. Mureș) s-a realizat în 2007 un studiu de fezabilitate. Un studiu de fezabilitate a fost realizat în 2009. După încă trei ani, Comisia Europeană a inclus autostrada în rețeaua continentală care ar trebui realizată până în 2020. Iar prin 2014 s-a dărâmat totul. Întâi s-a anunțat o licitație pentru refacerea studiului de fezabilitate inițial, pe motiv că estimarea costului, de 9 miliarde de euro, era totuși exagerată. Pe urmă s-au făcut tot felul de liste de priorități, pe care autostrada a fost inclusă ba pe locul 4, ba pe locul 9, ba la categoria «rezerve». Masterplanul de transport al României stabilea în 2015 că se va lucra la această autostradă abia din 2021. N-ar fi rău nici așa, numai să fie. Ca să nu ne lungim, după ce s-au tot anunțat licitații pentru refacerea studiului de fezabilitate, licitații care nu s-au mai organizat, CNAIR a anunțat că la o adică ar fi bun și vechiul studiu și că

vrea să-l folosească pentru viitoarea proiectare. Asta se întâmplă acum vreo patru luni. Pentru ca acum vreo trei săptămâni să se audă că proiectul se suspendă până termină DNA ancheta referitoare la revizuirea studiului de fezabilitate” (Săptămânalul Teșeanul, 2017).

### **Funcțiile autostrăzii:**

1. Conectarea Chișinăului cu Târgu Mureș, prin Iași, adică a Ardealului cu Moldova. Autostrada ar asigura infrastructura conectării celor două provincii românești, a celei mai dezvoltate și mai bine vascularizate cu cea mai neglijată.
2. Autostrada A8 ar scoate din izolarea ritmului încet de mișcare a mărfurilor și energiilor una dintre cele mai prolifiche regiuni istorice: Moldova.

3. Dar autostrada aceasta are o funcție mult mai importantă: resuscitarea unei jumătăți de Românie, aceea a Moldovei, care are un PIB aproape de trei ori mai mic față de București (Anghel, 2018).

4. Conectarea la Vest a R. Moldova (și Ucrainei).

Se știe că densitatea dinamică – intensitatea contactelor dintre persoane, este cheia care face diferența dintre societățile civilizate și cele rămase în urmă. Autostrada A8 ar ajuta la echilibrarea densităților dinamice din interiorul României. Astfel, chiar dacă se spune că traficul actual Est-Vest „nu justifică un drum în profil de autostradă”, să nu uităm că traficul este creat de oportunități: juridice, culturale, turistice, calitatea forței de muncă. De ce nu ar fi și A8 o oportunitate pentru Moldova unificată?

### **Reunificarea – economia și demografia unificării**

Deja putem vorbi de o demografie și economie a unificării. Fenomenul este foarte interesant dată fiind lipsa unui program de reunificare, așa cum a avut Germania de Vest pentru realizarea reunificării în 1990.

### **Situația actuală**

În momentul de față România și R. Moldova sunt deja integrate într-o economie și demografie a unificării. Adevărat, economia este în special pe dimensiunea ei comercială (60% din comerțul R. Moldova se face cu România). În ceea ce privește demografia, 30% dintre basarabeni au pașapoarte românești. Procentul celor care doresc Unirea este dat de către cei care o doresc necondiționat (30%), la care adăugăm pe cei care declară

că sunt interesați de pensii și salarii, ajungând astfel la 52%, arată Vlad Cubreacov de la Asociația Răsăritul Românesc, un observator atent al spațiului Moldovei de Est (Cubreacov, 2018).

**Sumele** necesare reunificării, pe 20 de ani, sunt de circa 200 de miliarde de dolari, PIB-ul României pe un an<sup>4</sup>.

## **Concluzii**

Concluziile noastre sunt, așadar, corecturi necesare la proiectele regionale naționale și internaționale. Acestea sunt:

1. A8: de inclus în proiectul ei și R. Moldova, până la Chișinău.
2. Trimarium: de integrat și R. Moldova cu ramificații spre Dobrogea. Dovadă că acesta este traseul natural, este că vecinii noștri văd și ei la fel: Ucraina și Bulgaria văd conectarea Odesei cu Varna prin Dobrogea (Romanovschi, 2018). Nu în ultimul rând, de susținut o legătură directă între Constanța și Gdansk prin Cernăuți și Lvov, prin cooptarea Ucrainei.

Integrarea R. Moldova sau Reunirea cu Basarabia nu este un moft istoric. Este un demers firesc pentru un stat și o societate care are ca proiect de țară fie și neoficial recuperarea de sine. Reprezintă reintegrarea României pe istmul ponto-baltic, frontiera sa naturală. Totodată, reintegrarea Basarabiei odată cu fructificarea unor proiecte interne (A8) și regionale (Trimarium) este convergentă cu (re)apariția componentei etnopolitice a politicii noastre externe. În felul acesta, comunitățile istorice din jurul frontierelor și mult dincolo de ele vor fi ceea ce pot fi: punte între țările istmului ponto-baltic.

## **Note**

<sup>1</sup> „Germany is the world’s largest importer of natural gas, according to its Federal Institute for Geosciences and Natural Resources. The country

with the largest natural gas resources is Russia. Nearly half the natural gas flowing through pipelines into Germany last year came from Russia.

Like the rest of the European Union, Germany relies on Russian exports as its main supply of gas and crude oil. Natural gas is the fuel where Germany's proportion of imports from Russia is highest: it's about 40 percent for crude oil, and about 30 percent for coal.... A new branch of Russia's Nord Stream pipeline, mentioned by Mr. Trump, might push up the proportion of Germany's energy that comes from there, but probably not to the figure he gave [around 70%]." („Germania este cel mai mare importator de gaz natural, conform propriului Institut Federal de Geostiințe și Resurse Naturale. Aproape jumătate din gazul natural care a intrat în Germania anul trecut, a provenit din Rusia. Ca restul Uniunii Europene, Germania conține în special pe Rusia ca principal furnizor de gaze și petrol. Gazele din Rusia au cea mai mare pondere în importurile de combustibil, [urmate de] petrol, circa 40% și cărbune – aproximativ 30% ... O nouă ramificație a conductei North Stream, așa cum a menționat și [Donald] Trump [președintele SUA], ar crește această pondere a importurilor energetice germane din Rusia, dar probabil că nu vor ajunge atât de mari [la 70%] la cât a estimat președintele”).

<sup>2</sup> România va propune la reuniunea de la București a Inițiativei Celor Trei Mări proiectul FAIRway Danube, privind reabilitarea în întreținerea șenalului navigabil al Dunării și modernizarea căii ferate Gdansk-Constanța. Totodată, România va susține implementarea proiectului privind gazele naturale BRUA. *Mediafax*, 24 aug. 2018, „Coridorul feroviar Gdansk-Constanța (3.663 km) este propunerea României pentru Summitul celor 3 Mări”, <https://www.mediafax.ro/externe/coridorul-feroviar-gdansk-constanta-3-663-km-este-propunerea-romaniei-pentru-summitul-celor-3-mari-17468316>, accesat în august 2018.

<sup>3</sup> „Conform Economica.net, în Master Planul General de Transport, costul autostrăzii Iași – Tg. Mureș ar fi de 4,07 miliarde de euro, în condițiile în care studiile anterioare îl estimaseră la 9 miliarde”.

<sup>4</sup> Ziarul Financiar, 10 nov. 2014, „Zidul Berlinului nu a căzut și în România. Cât ar costa integrarea Republicii Moldova?”, <https://www.zf.ro/business-international/zidul-berlinului-nu-a-cazut-si-in-romania-cat-ar-costa-integrarea-republicii-moldova-13519418>, accesat în august 2018.

## Bibliografie

- Administrația Prezidențială (2015) *Strategia națională de apărare a țării pentru perioada 2015–2019. O Românie puternică în Europa și în lume*. București. Disponibil la [http://www.president.ro/files/userfiles/Strategia\\_Nationala\\_de\\_Aparare\\_a\\_Tarii\\_1.pdf](http://www.president.ro/files/userfiles/Strategia_Nationala_de_Aparare_a_Tarii_1.pdf). Accesat în august 2018.
- Amălinei, O. (2017) Exclusiv VL. Planul regelui Carol I privind căile navigabile. Proiectul Prutului navigabil pe axa Galați-Gdansk. *Viața liberă*, 13 oct. 2017. Disponibil la <https://www.viata-libera.ro/prima-pagina/97135-exclusiv-vl-planul-regelui-carol-i-privind-caile-navigabile-proiectul-prutului-navigabil-pe-axa-galati-gdansk-re lansat>. Accesat în august 2018.
- Anghel, I. (2018) România disparităților: are două regiuni în top 10 cele mai sărace din UE și una singură cu un PIB/capita peste media Uniunii. *Ziarul Financiar*; 1 mar. 2018. Disponibil la <http://www.zf.ro/banci-si-asigurari/romania-disparitatilor-are-doua-regiuni-in-top-10-cele-mai-sarace-din-ue-si-una-singura-cu-un-pib-capita-pestea-media-uniunii-17044850>. Accesat în august 2018.
- Autostrada pentru Moldova a Grupului de inițiativă civică „Pentru Moldova” (grup virtual pe Facebook) (2018) Disponibil la [https://www.facebook.com/Autostrada-Pentru-Moldova-129963990951807/?fb\\_dtsg\\_ag=AdyGs\\_BZWYELCq3xto7\\_tRFFgWA2q6i-eP8QF-ixx4WaqA%3AAAdwfUt0aQTdT1HPWIOO-IEjx6\\_8SBe7MPuAgYtCd5342qMA](https://www.facebook.com/Autostrada-Pentru-Moldova-129963990951807/?fb_dtsg_ag=AdyGs_BZWYELCq3xto7_tRFFgWA2q6i-eP8QF-ixx4WaqA%3AAAdwfUt0aQTdT1HPWIOO-IEjx6_8SBe7MPuAgYtCd5342qMA). Accesat în august 2018.
- Bădescu, I. (2006) *Romanitatea orientală*, mss.
- Bărbulescu, O. (2017) Parlamentul obligă Guvernul să facă minuni raportat la ritmul actual: O autostradă de peste 300 kilometri, cu un cost de 9 miliarde euro, în doar 4 ani. *Profit.ro*, 28 nov. 2017. Disponibil la <https://www.profit.ro/stiri/parlamentul-obliga-guvernul-sa-faca-minuni-raportat-la-ritmul-actual-o-autostrada-de-pestea-300-kilometri-cu-un-cost-de-9-miliarde-euro-in-doar-4-ani-17391095>. Accesat în august 2018.
- Cojocaru, B. și Păslaru, S. (2014) Zidul Berlinului nu a căzut și în România. Cât ar costa integrarea Republicii Moldova? *Ziarul Financiar*; 10 nov. 2014. Disponibil la <https://www.zf.ro/business-international/zidul-berlinului-nu-a-cazut-si-in-romania-cat-ar-costa-integrarea-republicii-moldova-13519418>.

- international/zidul-berlinului-nu-a-cazut-și-in-romania-cat-ar-costa-integrarea-republicii-moldova-13519418. Accesat în august 2018.
- Conea, I. (1939) S. Mehedinți – „Die geopolitische Lage Rumäniens”, extras (8 pagini) din „Zeitschrift für Geopolitik”, pe August 1938, recenzie. *Sociologie Românească*, 4, 4–6, 304–305.
- Cubreacov, V. (2018) Se ridică la 52% procentul basarabenilor care doresc unirea cu România condiționat, pragmatic: dacă pensiile și salariile sunt ca în România, suntem de acord să ne unim cu România! *Romanian Global News*. Disponibil la [http://rgnpress.ro/rgn\\_18/categorii/analize-interviuri/28498-2018-08-24-09-51-35.html](http://rgnpress.ro/rgn_18/categorii/analize-interviuri/28498-2018-08-24-09-51-35.html). Accesat în august 2018
- Deșteptarea (2018) Vești noi pe frontul autostrăzii: Banca Europeană pentru Investiții spune ca Iași – Tg Mureș nu se justifică, 30 ian. 2018. Disponibil la <https://www.desteptarea.ro/vesti-noi-pe-frontul-autostrazii-banca-europeana-pentru-investitii-spune-ca-iasi-tg-mures-nu-se-justifica/>. Accesat în august 2018.
- European Commission (2018) Mobility and Transport. TENtec Interactive Map Viewer. Disponibil la <http://ec.europa.eu/transport/infrastructura/tentec/tentec-portal/map/maps.html>. Accesat în august 2018.
- Golopenția, A. (2002) *Opere Complete*, vol. I, *Sociologie* (ediție alcătuită și adnotată de prof. dr. Sanda Golopenția. Studiu introductiv de prof. dr. Ștefan Costea). București: Enciclopedică.
- Karasz, P. (2018) FACT CHECK. Germany Imports Gas From Russia. But Is It a ‘Captive’? *New York Times*, 11 iul. 2018. Disponibil la <https://www.nytimes.com/2018/07/11/world/europe/trump-germany-russia-gas.html>. Accesat în august 2018.
- Peundemerg.ro [forumul] (2011) Topic: Autostrada A8 Târgu Mureș-Iași-Ungheni (read 337142 times), Autostrada A8 Târgu Mureș-Iași-Ungheni, sept. 18, 2011. Disponibil la <http://forum.peundemerg.ro/index.php?PHPSESSID=5q47l868sbm7vsbr9s7kc9flu0&topic=19.0>. Accesat în august 2018.
- Romanovschi, A. (2018) Se deschid drumuri spre România: Via Carpatia și Centura Mării Negre. Infografie. *Adevărul*, 18 iul. 2018. Disponibil la [https://adevarul.ro/international/europa/se-deschid-drumuri-romania-via-carpatia-centura-marii-negre-infografie-1\\_5b4f4c0fdf52022f755ee474/index.html](https://adevarul.ro/international/europa/se-deschid-drumuri-romania-via-carpatia-centura-marii-negre-infografie-1_5b4f4c0fdf52022f755ee474/index.html): Accesat în august 2018.
- Mureșan, L. și Georgescu, A. (2017) A Romanian Perspective on the Three Seas Initiative. *The Market for Ideas*, 7–8, sept.-dec. 2017. Disponibil la <http://www.themarketforideas.com/a-romanian-perspective-on-the-three-seas-initiative-a314/>. Accesat în august 2018.
- Săptămânalul Ieșeanul (2017) Adevărata hartă a autostrăzilor. Realist, Moldova mai are de așteptat. Disponibil la <https://www.ieseanul.com/adevarata-harta-a-autostrazilor-realist-moldova-mai-are-de-asteptat/>. Accesat în august 2018.
- Seișanu, R. (1936 [2000]) *România, Atlas istoric, geopolitic, etnografic și economic*. (București, Universul, ediția a 2-a, îngrijită de Adrian Năstase). București: Asociației Române pentru Educație Democratică.